

Di sản văn hóa Pháp vào tay người nước ngoài



Lâu đài Sauvan được mệnh danh là Điểm Trianon miền Provence (DR)

Theo báo Le Figaro, các tòa lâu đài và các di tích lịch sử của nước Pháp được người nước ngoài mua với nhu cầu hiện là người Pháp, vì thu nhập đánh lên các sản phẩm của Pháp quá nặng.

Và thế là có những di sản văn hóa khi vào tay người nước ngoài đã bị biến đổi, hay đóng cửa với công chúng.

Bài báo nêu ra trường hợp lâu đài Sauvan ở Provence, được xây dựng năm 1719 và được xếp hạng di tích lịch sử năm 1957.

Chủ nhân của lâu đài là noblesse Forbin-Janson, bạn thân thiết của Hoàng hậu Marie-Antoinette và có người hình như là người Hoàng hậu, đã từng đề nghị thay bà lên đoàn đầu đài những buổi lễ.

Lúc hai anh em Jean-Claude và Robert Allibert mua lại tòa lâu đài đã được xây cùng một kiểu với lâu đài Versailles, cách đây 31 năm, lâu đài Sauvan đang ở trong tình trạng hoang phế, không đi đến nơi, trở thành nơi cư ngụ của loài dơi. Hai người đã cố gắng làm việc để phục hồi lại tòa lâu đài, đầu tư công gia sản vào đây, kể cả việc tìm mua lại từng món đồ đạc cũ đang nằm rải rác ở nhiều nơi.

Nay thì lâu đài Sauvan đã trở thành một địa điểm du lịch đáng chú ý với bốn tầng thêm nữa, còn khu vườn rộng 15 hecta bao quanh cũng đã được xếp hạng.

Đến tuổi gần 70, anh em Allibert mua lại tòa lâu đài trả giá nhiều triệu euro cùng với các bộ sưu tập vô giá cho chính quyền địa phương, chỉ với điều kiện là có được cái đó thay chân họ ở quê hương di tích này, và họ được ở lại đây đến mãi mãi. Nhờ chính quyền Alpes-de-Haute-Provence lại tỏ ra rộng lượng, cho riêng với ngân sách eo hẹp, khó thể gánh lấy trách nhiệm này.

Người đầu tư làng Mane tỏ ra lo ngại cho giới kinh doanh tại đây, mà 30 đến 40% doanh thu là từ khách du lịch.

Chỉ một khách sạn nhỏ cạnh lâu đài báo động : « Sẽ thất vọng khi phải mua một chiếc tủ Nga hay Liban mua lại lâu đài Sauvan. Họ sẽ cho xây một hồ bơi ở phía trước, và bãi đáp trực thăng ở phía sau, còn người dân địa phương chúng tôi thì mất đi một di sản ».

Cũng vì thế mới khi chuyển việc thăm lâu đài và ăn thức, Jean-Claude Allibert luôn kêu gọi khách tham quan : « Hãy kể về Sauvan cho những người xung quanh, để lâu đài luôn được trang bị, mới có cho những ai muốn thưởng lãm, và vẫn là của Pháp ».

Tại Pháp, phân nửa trong số 43.000 di tích lịch sử là thuộc sở hữu tư nhân.

Chỉ tịch hội đồng hội đồng lịch sử nhận mạnh : « Đây không chỉ là tài nguyên văn hóa mà còn về kinh tế, vì nó góp phần phát triển du lịch và tạo công ăn việc làm. Những điều này với các sở hữu chung, thì họ lại bị nghèo đi vì sự cao thu nhập ».

Patrice Besse, chủ tịch công ty địa ốc chuyên về các công trình địa ốc xác nhận : « Các lâu đài thuộc sở hữu gia đình qua nhiều đời ngày càng ít dần. Do thu nhập đánh vào tài sản, vào quy định thuế sở hữu gia tài, họ phải ra ngoài làm việc...nên các tòa lâu đài thường chỉ khoảng 5 năm mới được chuyển ». Và những người chuyển nhượng là những người quốc gia.

Theo chủ tịch hiệp đoàn Daniel Féau chuyên về địa ốc hàng sang, thì « thị trường này chủ yếu là khách nước ngoài.

Với cái giá trên 4 triệu euro, thì phân nửa số người mua là những người quốc gia, còn từ 10 triệu euro trở lên thì từ đó này lên đến 85% ».

Vì mua bán về cuộc sống riêng tư, những người chuyển nhượng đóng cửa không cho ai vào tham quan. « Họ chỉ lưu lại có vài ngày trong năm, và mang theo các gia nhân. Rồi hiếm khi họ chuyển bán lại di tích ».

Nhà nước Pháp đang cho bán một số tòa nhà tại Paris, và những người ta cho rằng chỉ có các ông hoàng Qatar, triệu phú người Nga hay người Trung Quốc mua được. Chủ tịch hội một số tòa nhà thuộc 18 tại Paris của một thành viên Hoàng gia Pháp tại đây, vừa bán với giá 68 triệu euro, cộng thêm 20 triệu chi phí sửa sang đồ kiến trúc, là do một gia đình hoàng tộc vùng Vành mua lại. Nếu người mua là người Pháp, thì số phải đóng thuế tài sản 850.000 euro.

Gia đình Vogue, chủ nhân lâu đài Vaux-le-Vicomte, một công trình kiến trúc bậc thầy vào giữa thế kỷ 17 cho biết trong những năm gần đây, họ đã được ba người mua liên tiếp. « Tất cả đều là những người quốc gia, trong đó có Michael Jackson ! ».

Chủ tịch Hiệp hội về thị trường cổ nh và về địa ốc nước Pháp Alexandre Gady mua những mảnh : « Tất nhiên không phải tất cả những người nước ngoài đều thô bạo, những họ không chủ yếu là phải trần trụi các công trình văn hóa, trong khi một di tích lịch sử không thể mang lại những tín nghi như một khách sạn Sofitel.

Các h&i đoàn đã thành công trong vi&c ngăn tr& ch& nhân m&i, là anh em c&a Ti&u v&ng Qatar cho khoan th&ng tr&n khách s&n Lambert đ& c s&n ph&t t& th& k& 17, đ& l&p đ&t thang máy, nh&ng không th& c&n đ& c h& phá l&p lát n&n đ& thi&t trí máy l&nh ».

Patrice Besse nh& l&i m&t ng&i khách Nh&t đã đ&n công ty ông nh& tìm mua « b&y hay tám lâu đài », và do nghi ho&c, ông đã t& ch&i. Sau này ng&i ta phát hi&n, n&u Kiiko Nahara, con gái m&t t& phú Nh&t trong th&p niên 90 đã mua 9 di tích l&ch s& Pháp, thì th&c ra đ& bán đi toàn b& đ& đ&c c&, th&m, tranh...c&a các lâu đài này.

Còn Jacques Guyot, ng&i dành c& cu&c đ&i đ& c&u vấn các lâu đài & Pháp báo đ&ng : « B&o v& di s&n là nhi&m v& c&a t&t c& m&i ng&i ».

Ông v&a mua l&i lâu đài Bridoire & Dordogne trong tình tr&ng th&m h&i. Lâu đài này do m&t công ty Sénégal đ&ng tên mua cho gia đình c&u T&ng th&ng Trung Phi Bokassa năm 1978, nh&ng l&i b&b m&c hoang ph&. Nh& m&t công s&c c&a hi&p h&i, nay lâu đài Bridoire đã đ& c x&p h&ng công trình th&i Trung c&, và v&a m& c&a cho tham quan t& ngày 1/7, tuy&n đ&ng 75 ng&i làm vi&c toàn th&i gian.

Tai nạn hàng không: T& đ&ng hóa làm ph&n x& con ng&i không còn nh&y bén

V& an toàn bay, xã lu&n c&a nh&t báo Le Monde mang t&a đ& « Airbus, con ng&i và máy móc » nh&n đ&nh, n&u máy bay tr& thành ph&ng ti&n v&n chuy&n an toàn nh&t, đó là nh& t&t c& các tai nạn đ&u đ& c phân tích k& l&ng nguyên nhân đ& không l&p l&i. Vì th& mà b&n báo cáo v& t&i n&n chi&c Airbus trong chuy&n bay Rio-Paris năm 2009 làm 228 ng&i ch&t, cũng là m&t đóng góp theo h&ng này.

Báo cáo nh&c l&i, tai nạn không ch& do m&t nhân t& gây ra mà là m&t chu&i nh&ng xáo tr&n, mà c& máy móc và ng&i đ&u không th& kh&c ph&c.

B&n thân t&ng y&u t& nh& th&i ti&t x&u, máy đo v&n t&c tr&c tr&c, t& bay ph&n &ng không thích h&p...có th& làm cho chi&c Airbus 447 b& r&i. Nh& v&y không nên tìm ki&m th& ph&m b&ng m&i giá, hay lúc nào cũng đ&t câu h&i : tai nạn do máy móc hay do con ng&i ?

Theo tờ báo, khi các nhà lãnh đạo Airbus năm 1992 chấp nhận thách thức là sản xuất hàng loạt máy bay khi họ bay từ đường, họ đã làm mất cuộc cách mạng về lái máy bay và về an toàn. Các nhà công nghệ công nghệ chuyển đổi cánh lái và đường của buồng các xung đột đi, thông qua các máy tính để có lập trình, nhằm ngăn cản các sai lầm khi đi xuống khi họ bay, và là nguyên nhân của nhiều vụ tai nạn.

Vấn đề là chính, vì các công nghệ an toàn bay là điều cần sản xuất hàng loạt xung đột giữa máy móc và con người. Từ đường hóa, và chính xác hơn con người rất nhiều trong hoàn cảnh bình thường, nhưng lại cần đến công nghệ để thoát trong những tình huống khẩn cấp. Thế mà những con người thông minh xuyên phá thác cho họ thoát khỏi từ đường là một điều đáng ngạc nhiên trong những nguy hiểm.

Le Monde cho rằng Airbus đã sai lầm khi có thời gian tuyên truyền rằng những chiếc máy bay để có bán có thể tin cậy tuyệt đối. Điều này khiến cho các công ty lớn phi công để mất cảnh giác, mất phần xác suất còn khi người ta bay trên độ cao 10.000 m, ở -60°C với vận tốc 980 km/giờ, và chỉ có vài phút để họ để phần nguy hiểm của sự cố.

Tờ báo kết luận, ngay cả nếu ngày mai họ thoát khỏi những công nghệ Airbus, và cả Boeing để có công nghệ thì họ thích ứng hơn với con người, thì vẫn không thoát qua công tác huấn luyện càng để có thể làm cho những tình hình khi nguy cấp.

Ngôi trường trong rừng rậm Miền Đông của phe nổi dậy Karen

Liên quan đến châu Á, Le Monde cho biết có một « Ngôi trường của phe nổi dậy trong rừng rậm Miền Đông ».

New Generation School do Liên minh Quốc gia Karen (KNU) thành lập, đây là một phong trào du kích lâu đời nhất trên thế giới, thành lập từ năm 1949 và đến nay luôn đấu tranh chống lại chế độ Miền Đông.

Tr ng n m sâu trong r ng r m, khu t sau cây c i và m t khúc sông. Căn nhà l n nh t đ c dùng làm phòng ng , m t căn khác là nhà ăn t p th , và nh ng gian nh h n đ c dùng làm phòng h c, t t c đ c làm b ng tre n a và có đ y đ toa-lét.

Tr ng có 152 h c sinh t 16 đ n 23 tu i, đ c đ y các môn đ a lý, l ch s ng i Karen, ti ng Anh, Mi n Đ i n và Karen, khoa h c, vi tính. Đáng ng c nhiên là trong khu r ng, không có đi n cũng nh các ph ng ti n thông tin, các pin quang đi n đã giúp m t phòng vi tính có th ho t đ ng.

Cho dù đã ký k t th a thu n ng ng b n, các lãnh t KNU và nhánh vũ trang KNLA v n luôn nghi ng chính quy n, vì h ch a bao gi th c lòng v i các dân t c thi u s . Theo hi u tr ng c a tr ng, dù bàn c chính tr đã có thay đ i và ti n trình dân ch hóa đang đi n ra trên đ t n c, thì m t ch ng m i đ i v i ng i Karen v n ch a th m ra.

H mu n b n s c Karen đ c công nh n, và lãnh đ a c a h s tr thành m t bang t tr trong Liên hi p Mi n Đ i n.

Cuba: B o tàng di đ ng xe h i c

« Cuba, b o tàng di đ ng », đó là t a đ bài vi t trên nh t báo công giáo La Croix, gi i thi u m t phóng s trên kênh truy n hình Arte nói v vi c do b c m v n v xe c , ng i Cuba đành c tân trang các lo i xe h i M có t th p niên 50.

K t khi Hoa K c m v n th ng m i năm 1962, Cuba không th nh p kh u đ c xe h i, ngo i tr m t ít xe t các n c anh em xã h i ch nghĩa. Nh ng nh ng chi c Lada hay Volga không đ c t o đáng sang tr ng nh xe h i M dù cũ k , và v i thu nh p bình quân 25 đô la m t tháng, ng i dân không có kh năng mua xe cá nhân.

M t s ng i Cuba tr thành nh ng th c kh có bàn tay vàng, h có th tân trang m t xác xe Studebaker đ i 1953 v i đ ng c c a Nga và b ph n làm l nh c a Trung Qu c. Nh đó Cuba tr thành m t b o tàng di đ ng c a nh ng ng i thích s u t p các lo i xe c , v i nh ng chi c Chevrolet, Plymouth, Cadillac...đ i 1950 bóng loáng di chuy n đ i ánh m t tr i La Habana. Có

